



TITLE:

雑報

AUTHOR(S):

---

CITATION:

雑報. 地球 1925, 3(1): 249-252

ISSUE DATE:

1925-01-01

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/182791>

RIGHT:

# 雜報

## ○太平洋航路に於ける日本船 太平洋客船航路の現

狀に關し東京市内某社調査によれば英米日の五定期船社就航船の一ヶ年往復延噸數は現在の配船狀態に於て三百三十三萬二千六百二十四噸に上りその一二等船客輸送力は八萬三千七百六十三名三等(ステイレージを含む)船客輸送力は九萬三千八百九十四名であるが右合計輸送力を各社別にすれば左の如し。

### 船客輸送割合

總噸數割合 一、二等 三等

C.P.S (英) 二、四分 三、五分 四、〇分

A.O (米) 二、五 三、〇 一、三

P.M (米) 二、六 三、一 一、三

東洋汽船 一、九 三、四 三、一

日本郵船 〇、六 〇、三 〇、三

尙前年度滿一ヶ年の太平洋往復旅客の各社輸送人員數は左の通りで日本船の劣勢振は豫想以上である。

一等 二等 三等

G.P.S 四、七三 二、四七 九、四

(ステレラ 九、九八)

A.O 五、二三 一 二〇、八六

(同 一)

P.M 五、七九 一、二〇

東洋汽船 四、〇八 二、五四 六、〇

(同 八、七五)

日本郵船 六、七 一、三 一、三

(同 一、三〇)

## ○海底火山の爆發 本年十一月一日の報告によれば沖繩

縣八重山郡鳩間島の北十二哩の箇所で海水柿色を呈し各所に海水沸騰し危險此の上なし、西表島、鳩間島は無事、人畜に被害なし、今朝午前六時微震を感じた、西表駐在の警官現場を視察のため出張したが波高く航海不能につき詳しく報告なし(那覇電報)

三十日午後八重山列島の鳩間島海底火山爆發につき中央氣象臺の邦電技師は語る。

その後入電がないので詳細のことはまだよく判りませんが此の火山脈は一般に言ふ霧島火山脈に屬し阿蘇山、霧島、櫻島、開聞ヶ嶽、温泉ヶ嶽、永良部島、中島、訪諏ノ瀨島、沖繩の島島等が此火山脈の中にありこれは臺灣の鯉魚山に連續してゐる、この火山脈の側には外側地震帶が殆んど併行して通つてゐるが地震帶が活動を始めると其影響で火山脈が活躍するから今度の爆發もそんなことも知れない、一體この火山脈は中々活動し大正三年には櫻島、又大正七年には訪諏ノ瀨島の爆發等があり、爆發はさして珍らしくないが此脈で海底爆

發をしたのは今から一千百六十年前鹿兒島の信爾村（續日本記にある）にあつて後今度が二度目で海底さしては先づ珍らしい方である、地震があつて後餘震があるやうに今後數日間は小さい爆發があるさ見なければならぬが大したことはありません、しかしこれも陸上であつたら多少被害があるかも知れません、船の航行も一兩日過ぐれば大丈夫でせう。

京大理學部で火山學を研究してゐる本間助教を問へば、  
それだけの程度で爆發したかは判らないが一寸した海底火山なら地球が放屁したやうなもので輕石や熔岩が出て直ぐに流されてしまふ、島が出来て三日程でなくなつた例も一箇月で消えてしまつたといふ様な例も少くない、海底火山の爆發は元來富士火山系の硫黃島附近の海底が我國では最も盛んである云々。

（志田博士談）別府の地球物理學研究所の志田博士は語る。

海底が爆發し輕石が浮上るのは熔岩が海中で冷却したもので爆發の烈しい際はこれがため島が出ることもある併し又何時の間にか沈んで了ふこともある、海底の珊瑚礁は皆この海底火山の現象である、爆發の際海上にある汽船などは大きな海嘯が起らぬと動搖するばかりで沈没することはない、太陽の黒點の週期を十一年とされてゐるやうに火山の活動も十一年

目にあるものとされてゐる、櫻島の爆發した時は北南に活動を始め櫻島の爆發を最後として鎮まつたやうに一定の活動時期がある、櫻島爆發は大正二年であるから本年で十一年目に

當る、昨年は温泉獄や島原に地震があり今回又海底火山の爆發あるなど日本各地の火山が弗々活動を始めたものと見ればならない、それはどの方面に向つて活動するかは判らぬが兎に角火山の爆發の前提であらうと思ふ云々。

### ○大阪築港北突堤外埋立 大阪築港櫻島町埋立地は海

陸連絡上主要の地點を占め大阪港の發展に伴ひ、之が振作をはかり、一面大阪神戸沿岸各地と大阪港間交通の小型船舶に對し安全なる捷航路を得せしめ、同時に港口に於ける大小船舶の輻湊に伴ふ危險を緩和せしめ、並に港内荷役船舶其の他帆船の船溜を施設せんがため、大阪市は大正七年三月 築港北突堤外海々面積十五萬六千九百坪の埋立工事の免許を申請し十二年十二月附允許を得たるが大正十三年四月着手、五ヶ年計劃にて目下工事進行中にあり、起工日尙ほ淺きに拘はらず工程着々進行し既に北突堤三十間を撤去し、新設防波堤百間の捨石工事を終り北側の護岸は延長二百五十間以上出来上り、從來大阪築港より神戸尼崎方面に航行する船舶は北突堤を迂回せしが、同所切開の箇所を抜け直航することもとなり一航海毎に一時間以上の速達を見大に便利となれりといふ。

### ○墨國自由港開設 メキシコ自由港とは同國南部のテフ

アンテペツリ地峽に設定せられたる二港と、カルフォルニア灣沿岸ソラ州の一港とを指し、就中前二港は太平洋と大西洋とを連絡し、兩洋物資の中央の集散地點たらしめんとす。特に地峽の中間に設定せられる自由市は氣候良好にして、交通連絡の

便あるを以て、一大加工場たるに適す、黒國政府は是等自由港及其連絡鐵道の爲め既に一億八千萬、ペソ」を支出せり、自由港設置は一九二〇年九月時の大統領リウエルトがサリナクルス。プエルトメヒコ。グアイマス。の三港及テフアンテペツク鐵道沿線の中に位する、リンコンアントニオと稱する地帯を自由港及自由市とする大統領令に署名したるに始まり一九二四年六月愈正式に開港せり。

プエルトメヒコ港はコアサコラス河口テフアンテペツク鐵道の東方終點に位し、港内には船渠六箇、倉庫六棟、三噸電氣起重機十八臺の備付あり、サリナクルス港は同鐵道南端に位し、天然港に非ずして、築港せられたものとす、港内に倉庫六棟三噸起重機十八臺及兩側に繫船しうへき岸壁ある外、乾船渠一及電氣裝置の設備あり。グアイマス港はカルフォルニア洲沿岸に位し南太平洋鐵道沿線主要停車場の一あり自由港としての一切の所要設備ありて蔬菜を輸出す。リンコンアントニオ自由市はテフアンテペツク鐵道の沿線に存在する一市にして氣候の點より加工事業に適する爲之を選定したるものとす、同地帯は官營鐵道系統を連絡するヴェルクルス線と地峽鐵道との交叉點に位するを以て鐵道交通の便利宜しく淡水の設備あり。

○**コロンボ港の浚渫** コロンボ港に於ては目下港内を三區分して、三十六、三十三、三十、各呎の水深點深めるべく工事中なるが、全部竣成には約八ヶ年を要すべき見込みなり、既に三十六呎の浚渫せられたる一部港内に於ては潮の干満に係らず吃水三十三呎に至る迄船艦を泊し得べきも、晩近船艦の型狀が

漸次巨大なる爲之が吃水線も又上の傾向あるのみならず、殊に三十五呎吃水の艦船に對し新に設備せんとする蘇西運河と同一施設を有すべきことは海運上極めて緊要事なりと錫崙港務當局に於ては目下之に關する調査考中にある。

### ○**フィリッピン群島コランブガン港の概要**

コランブガン (Columbo) 港はフィリッピン群島中ミンダナオ島

北岸北緯八度七分東經百二十三度五十三分にありてコランブガン材木會社の製材輸出港なり同社は英人經營の材木會社にして附近山林百平方哩の伐材權を有し現在採伐中の部は約其四分の一に過ぎず云ふ而して採伐木材の種類はメイプルウッド最多なり。同會社は木材運搬及交通用として延長七十哩に達する鐵道を有し、從來使用人總計千六百人にして一日の製材能力七萬五千ボード呎(一ボード呎は幅一呎長一呎厚一時)又一日に十二萬五千ボード呎輸出することを得。

港内設備 海岸より北方に突出せる木造棧橋あり、同時に航洋船四隻を繋留し得べく、荷役は凡て棧橋に於て行ふ、木材積込には一口二十名苦力にて一時間約十五噸(七千五百ボードフィート)を積入るゝを得。

天候・氣象及潮流 四季を通して暴風稀にして時々スコールの強きもの襲來す。殊に五・七月の頃は最多にして毎日午後一二回必ず襲來す、又灣入奥深き處なるため信風の影響少なく平穩なる天候多し、潮流は漲落共に海岸に沿ふて流れ最強時二、五・三節位なり。

交通通信 ザムボアンガとセブ間を巡航する約三百噸の沿岸定

期船一週二回寄港す對岸ポートミサミスとの交通には發動機渡船あり、其他は木材積取船寄港するのみなり、本港に郵便電信局ありて通信を發することを得べく、又ミサミス港よりセアに海底電信ありて各地に連接す。

衛生 熱帶地と雖氣候人體に適し比群島中最健康地なりと稱せらる、完全なる醫療設備なきも目下風土病若くは傳染病等の發生全然なき模様にして健康狀態極めて良好なり、亦熱帶地の例として瘧病の原因となる蚊族比較的少しと云ふ。

### ○北米海岸測地局に於ける水學に關する調査

要目 水學及地形に關する調査は兩大洋及メキシコ灣並に島嶼の海岸に限られてゐるが猶ほ潮汐の上り來る點又は航行し得る地點までの河も含まれてゐる。水學調査は深度及水底の凸凹、海流及潮流の運動を調べ航路を安全にするに海上に於て船舶の位置を明にするにある。北米の航海圖は本局のものが正しいのである。

一、地形測量 地形は海岸海圖では重要なものであつて海と陸との關係を明にして航海や入港を易くするにある。本局では海岸に沿つて幅三四哩以内の狭い地帯の地形測量を行ふ。

一、水學調査 は水深を測定することと海峡、岩礁、淺瀬の廣さを決めて、凡ての航海に危險なる物の位置を海圖中に記入する。

一、海流調査 は何處に如何なる狀態で海流が存在するかを定め且つ其の強さと方向を定める。海流が判つて居らぬ爲め難船する場合が多いものであるから、此の研究は航海には甚だ必要

なことである。一般に海流には三種ある。一は潮流で、二はガルフ・ストリームの様な繼續した流れで、三は潮然に起るものである。

一、潮汐觀測と潮候推算 潮汐觀測は高距の基點なる平均海面を定める爲や、引潮に測深された場合には之を正すことや、潮汐の上下を推算する爲めに行ふのである。この觀測は水學測量に主要である許りでなく航海に甚だ必要なものである。それは近來吃水の深い商船が多くなつて入港日の場合には淺瀬を乗り越えたりする必要があるので大切なことになつた。潮汐の時は高さは陸地に働く勢力、例へば河水の量、風、氣壓で違つて來るものであるから永年續いた觀測をせなければならぬ。航海者の用ふる爲めに毎年其の翌年の毎日の潮汐表を出版して居る。之には世界の主要な部分のものも入れてある。

一、海洋學調査 大洋の深海を測錘したり、海水の溫度、比重及化學成分等を觀測する。

一、海圖の製作、測定の結果を檢査し、校正してから製圖者の手でこれが圖になる。海圖はもさは多圓錐法によつたが今ではメルカトル法に據つて居る。圖は銅版に刻んで主として石版で印刷する。海圖は航海者の役に立つ許りでなく港灣の工事や設備の爲めに用ひられる。

一、「海岸水先案内」海圖上に表はせない事項を集めて「水先案内」と題して時々出版する。之れは燈臺、霧の信號、水難救助所、海岸電信局より利めて海岸の狀態、航路の方向、港灣の規定等を掲げる。